

Харсун Л.Г. УДК 339.56+338.47(477)
МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ “ЗАПИТУВАНИХ”
ПАРАМЕТРІВ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ
ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ

Вступ. Однією з найважливіших умов реалізації ефективної стратегії зовнішньої торгівлі кожної країни є рівень організації її ринку транспортних послуг, зокрема тієї його частини, яка орієнтована на забезпечення експортно-імпортних товаропотоків. Однак, переважна більшість сучасних наукових досліджень зосереджена на аналізі ринків послуг окремих видів транспорту без застосування комплексного підходу до визначення рівня дієвості всієї системи транспортного забезпечення торговельних відносин національних експортерів й імпортерів.

Постановка проблеми. Дослідження системи транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі країни та оцінка рівня її ефективності обов'язково повинна ґрунтуватись на аналізі елементів попиту та пропозиції на національному ринку послуг з перевезення експортних та імпортних вантажів. Такий підхід дозволяє встановити рівень відповідності реального стану транспортної галузі потребам зовнішньоторговельних відносин країни.

Мета статті полягає у визначенні методологічної основи дослідження попиту на національному ринку транспортних послуг з перевезення експортно-імпортних вантажів.

Результати. Визначення параметрів попиту на послуги з перевезення експортних та імпортних товарів автором пропонується здійснити шляхом вивчення основних транспортних характеристик зовнішньої торгівлі товарами країни. Зокрема, обсяги та динаміка зовнішньоторговельних операцій можуть свідчити про ємкість сегменту вітчизняного ринку транспортних послуг, орієнтованого на міжнародні вантажні перевезення, а аналіз їх географічної та товарної структур дає можливість встановити необхідне співвідношення всіх видів транспорту у транспортному забезпеченні експорту та імпорту та інші якісні його параметри.

Так, здійснення транспортної характеристики зовнішньої торгівлі України свідчить про постійне підвищення попиту на вантажні перевезення у міжнародному сполученні через зростання її зовнішньоторговельного обороту. У 2010 р. зовнішньоторговельний оборот України становив майже 112,2 млрд. дол. США, що на 24% більше порівняно з 2009 р. [1]. За період з 2000 по 2011 рр. обсяги зовнішньої торгівлі нашої країни щорічно зростали більш ніж на 20%, а отже, схожою повинна бути і динаміка попиту на послуги з перевезення експортно-імпортних вантажів.

Істотне значення має і аналіз показників співвідношення експорту та імпорту товарів в Україні. Так, відмінною рисою зовнішньоторговельних зв'язків нашої країни з 2005 р. є суттєве перевищення обсягів імпорту товарів над їх експортом. У 2010 р. від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі товарами досягло позначки в 9309 млн. дол. США. [1]. Переважання обсягів імпорту над експортом товарів зумовлює і дисбаланс у зовнішній торгівлі транспортними послугами, тому в Україні ймовірно імпорт транспортних послуг переважає над їх експортом. Це пояснюється тим, що вивезення національних товарів за кордон як правило здійснюється національними перевізниками, а забезпечення імпортних поставок здебільшого супроводжується й імпортом транспортних послуг. Однак, ввезення товарів до країни може спричинити попит на перевізну роботу операторів національного ринку транспортних послуг, здебільшого від магістральних видів транспорту. Таким чином, у транспортному забезпеченні імпорту товарів в Україні вагомою має стати частка автомобільного та залізничного транспорту, наприклад, у доставці товарного імпорту від морських портів.

При визначенні запитуваних параметрів попиту на міжнародні транспортні послуги найбільш показовими є кількісні (вагові) показники зовнішньої торгівлі України. Наприклад у 2007 р. було експортовано та імпортовано 234495,65 тис. т. продукції, з яких експорт становив 128017,94 тис. т., що на 20% більше за обсяги ввезених товарів [2]. Така ситуація відображає спеціалізацію вітчизняного експорту на недорогих, переважно сировинних товарах, і може свідчити про більшу питому вагу залізничного та морського транспорту у його забезпеченні.

Деталізація основних напрямів міжнародних вантажоперевезень потребує аналізу географічної структури зовнішньої торгівлі країни. У 2010 р. зовнішньоторговельні операції проводились з партнерами із 216 країнами світу [3]. Найбільш узагальненою, з нашої точки зору, її характеристикою, яка має значення для визначення ролі кожного з видів транспорту у забезпеченні експортно-імпортних поставок товарів нашої країни, є виділення часток внутрішньоконтинентальної та міжконтинентальної торгівлі (див. табл. 1.).

Ранжирування регіонів за значимістю у зовнішньоторговельних зв'язках з Україною є приблизно однаковим, якщо окремо розглядати географічну спрямованість вітчизняного експорту та імпорту. Однак, суттєво відрізняється географічний розподіл зовнішньоторговельних товаропотоків, якщо за основу брати їх вагову прив'язку. Зокрема, характерною особливістю трансграничного товарообміну нашої країни є його регіональна концентрація: понад 75% (80755 тис. т.) у 2007 р. сукупної маси українського імпорту надходить з країн СНД. Лідером із споживання експортних товарів з України є Європа (37,5% або 48054,3 тис. т.), а 2-е й 3-є місце займають країни СНД та Азії – 27,8 та 21,5% відповідно [2;28-31,58-61].

Таблиця 1. Питома вага міжконтинентальної та внутрішньоконтинентальної торгівлі у зовнішньоторговельному обороті України у 2001-2010 рр.

Напрямок		Питома вага у зовнішньоторговельному обороті, %									
		2001 р.	2002 р.	2003 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.
Внутрішньо-континентальна торгівля	Країни СНД	42,1	38,2	38,1	38,0	39,4	39,4	40,3	37,6	39	40,5
	Європа	33,4	35,1	37,6	35,3	33,5	35,3	34,4	33,0	31,1	30,2
	Азія	15,4	17,9	16,0	17,2	18,5	17,0	17,6	20,0	21,9	21,2
	Всього	90,9	91,2	91,7	90,5	91,4	91,7	92,3	90,6	92	91,9
Міжконтинентальна торгівля	Африка	3,4	3,5	3,2	3,3	4,0	3,4	3,1	3,6	3,8	3,5
	Америка	5,5	5,1	5,0	6,1	4,4	4,8	4,5	5,5	3,9	4,4
	Австралія і Океанія	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,3	0,2	0,26
	Всього	9,1	8,8	8,3	9,5	8,6	8,3	7,7	9,4	7,9	8,1

Джерело: розраховано і складено автором за даними Державного комітету статистики України [1].

Відтак, можемо стверджувати, що основна частка перевезень зовнішньоторговельних вантажів України між континентами повинна виконуватись морським та повітряним транспортом, а, відповідно, понад 90% транспортних операцій із експортно-імпортними товарами потенційно знаходяться у сфері діяльності автомобільного, залізничного, річкового і трубопровідного видів транспорту.

Такий розподіл транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі країни потребує конкретизації за рахунок аналізу зовнішньоторговельних зв'язків України з країнами кожного регіону. У такий спосіб можна визначити частку країн торговельних-партнерів, що мають, наприклад, вихід до моря чи з'єднуються з нашою країною судноплавними річками, і, відповідно, уточнити необхідні обсяги перевезень вантажів морським та річковим транспортом. Аналогічно, для сухопутного сполучення значимим критерієм є віддаленість основних постачальників імпортової продукції та ринків збуту вітчизняного експорту.

Наприклад, аналізуючи зовнішньоторговельні зв'язки України з країнами СНД, очевидно, що транспортування вантажів морем доцільне, насамперед, у напрямку Російської Федерації та Грузії, а також Азербайджану й Вірменії і далі через Каспійське море до/з Туркменістану та Узбекистану. Потужності річкового транспорту можуть бути застосовані у перевезенні товарів зовнішньої торгівлі з Молдовою. Обслуговування наземними видами транспорту експортно-імпортової товаропотоків виправданим є у перевезеннях на великі відстані та з країнами, що мають виключно сухопутне сполучення з Україною. Це, наприклад, транспортування вантажів у напрямку Російської Федерації, Білорусії, Казахстану, Киргизістану, Таджикистану, Узбекистану та Туркменістану. До того ж, зважаючи на значну територіальну віддаленість більшості зовнішньоторговельних партнерів України у даному регіоні, застосування залізничного транспорту є більш виправданим порівняно з автомобільним.

Визначаючи потенційне співвідношення всіх видів транспорту у забезпеченні зовнішньоторговельних операцій України на основі аналізу їх географічної спрямованості в кожному регіоні, доцільно відмітити і можливість сухопутного сполучення з країнами Африки, перш за все у північній її частині. Цей факт коригує попередньо встановлене співвідношення різних видів транспорту у перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів у бік збільшення частки залізничного та автомобільного транспорту у забезпеченні міжконтинентальної торгівлі України.

Більш повне уявлення про можливості участі кожного з видів транспорту у перевезеннях експортних та імпортової товарів країни дає аналіз товарної структури її зовнішньої торгівлі, який доповнює дослідження географічної спрямованості національного трансграничного товарообміну. Для України характерними є значні розбіжності у структурі вітчизняного експорту та імпорту за товарними групами, тому доцільно аналізувати їх окремо.

Більшість вітчизняних науковців та фахівців відмічають високий рівень концентрації товарного експорту нашої країни. Вартість десяти основних товарних позицій вітчизняного експорту України (чорних металів та виробів з них, котлів, машин, апаратів і механічних пристроїв, електричних машин та устаткування, залізничних або трамвайних локомотивів, шляхового обладнання, руди, шлаків та золи, добрив, продуктів неорганічної хімії, насіння й плодів олійних культур) становить майже 70% загального обсягу. Якщо ж взяти до уваги кількісні значення обсягів експорту, то його товарна диверсифікованість видається ще меншою – десять груп товарів становлять більш ніж 90% сукупної маси експортованої з України продукції.

Взагалі, товарна структура українського експорту орієнтована на масові вантажі, переважно сухі, та великогабаритну і дорогу продукцію машинобудівної галузі. Тому, основна увага у транспортному забезпеченні зовнішньоторговельних операцій України повинна приділятися організації доставки експортних масових вантажів із застосуванням потужностей переважно залізничного та морського транспорту. Насамперед це стосується вивезення сухих навалювальних товарів, частка яких, за нашими оцінками складає близько 60%, включаючи мінеральну сіль, сірку, штукатурні матеріали, цемент, руди, шлаки, золу, кам'яне вугілля, добрива, зернові та деякі інші вантажі.

Спеціальних характеристик транспортних засобів вимагає і перевезення масових наливних вантажів з України, питома вага яких у структурі експорту досить незначна. Серед генеральних або тарно-штучних вантажів, перевезення яких здійснюється здебільшого великими партіями, своєю значимістю виділяється

**МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ “ЗАПИТУВАНИХ” ПАРАМЕТРІВ СИСТЕМИ
ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ**

експорт чорних металів та виробів з них. Транспортування цієї продукції також знаходиться в основному у компетенції залізничного та морського транспорту.

І лише незначна частина (за кількісними обсягами трохи більше 10%) українського товарного експорту може бути доставлена вантажними автомобілями та повітряними суднами. В першу чергу це готові харчові продукти, частина продукції рослинного та тваринного походження, що вимагає швидкої і особливорежимної доставки, високоартісні товари, як, наприклад, механічні пристрої та електрообладнання, текстильні вироби, тощо. Також, вивезення деревини та виробів з неї, маси з деревини або інших волокнистих целюлозних матеріалів виключає застосування водних видів транспорту і в більшій мірі є прерогативою автотранспорту.

Більш диверсифіковану порівняно з експортом є товарна структура імпорту України. Зокрема, десять найбільших за вартістю товарних груп забезпечили понад 60% загальної вартості імпорتنих надходжень. Однак, незважаючи на ширшу номенклатуру імпорتنих товарів, очевидною є її концентрація на трьох основних товарних групах. Така ситуація пояснюється, в першу чергу, традиційно великою для України мірою залежності від імпорту природного газу та нафти, і ще яскравіше проявляється, якщо розглядати товарну структуру вітчизняного імпорту у кількісному вираженні. Наприклад, у 2007 р. з усієї сукупності імпорту (106,5 млн. т.) майже 80% становили лише мінеральні продукти, насамперед, енергетичні матеріали, нафта й продукти її перегонки – понад 65,9% (70,2 млн. т.) та руда, шлаки і зола – 10,5% (11,1 млн. т.) [2;6].

В цілому ж, склад основних товарних груп у імпорتنих операціях нашої країни, як за вартісною, так і за ваговою їх оцінкою, майже повністю співпадає. Розбіжності стосуються в основному розмірів питомої ваги кожної з них у загальному обсязі імпорتنих надходжень.

Зазначені характеристики товарної структури імпорتنих надходжень товарів в Україну свідчать про зосередження основних транспортних потужностей країни на доставці масових вантажів, насамперед наливних. Таким чином, переважна частина вітчизняного імпорту повинна забезпечуватись трубопровідним транспортом (щонайбільше на 65%). Певна частина імпорتنих надходжень мінеральних продуктів може бути доставлена і потужностями залізничного транспорту: руд, шлаків та золи, а також, деяких наливних енергетичних матеріалів. Значно більшою має бути участь автомобільного та повітряного транспорту у транспортуванні імпорتنих товарів в Україну з огляду на високу питому вагу у їх структурі готової, дорогої продукції та продуктів харчування.

Важливим аспектом визначення транспортних характеристик зовнішньої торгівлі країни є співставлення показників її географічної та товарної структур. Наприклад, географія експорту чорних металів з України вимагає використання в найбільшій мірі потужностей морського транспорту, оскільки на країни, що мають вихід до моря припадає майже половина їх експорту, залізничні перевезення виправданими є у сполученні з країнами СНД, Європи, Азії та Африки, і можуть обслуговувати близько 35% експортних операцій з цією продукцією.

Перевезення другої за розміром групи українських експортних вантажів (сіль, сірка, штукатурні матеріали, цемент) в основному має здійснюватись залізничним транспортом, оскільки понад 66% поставок цієї продукції припадає на країни СНД. Сухопутне транспортування вантажів цієї групи є доцільним і до країн ЄС, які приймають майже 30% поставок з України. Водночас біля 49% експорту до ЄС цієї продукції мають бути забезпечені морським транспортом у сполученні з Італією та Іспанією.

Що стосується вивезення добрив з України, то найбільша їх частка повинна припадати на морський транспорт, адже споживачами понад 58% вітчизняного експорту добрив є країни, що мають вихід до моря. Найбільші серед них Бразилія, Індія, Туреччина, Аргентина, Нігерія та Мексика.

Переважаю морем повинні транспортуватись і зернові культури, основні поставки яких здійснюються до Саудівської Аравії, Ізраїлю, Єгипту та ще ряду африканських країн, а також Іспанії й Туреччини. Деякі зернові експортні потоки можуть бути доставлені і залізничним транспортом, наприклад частина відправок кукурудзи до Росії, Литви та Туреччини. А автомобільному транспорту у забезпеченні вітчизняного експорту має надаватись перевага у транспортуванні деревини та виробів з неї, які в основному відправляються до країн ЄС, виробів з чорних металів та продуктів харчової промисловості.

Ввезення імпорتنих товарів в Україну, якщо не брати до уваги енергетичні матеріали, нафту та продукти її перегонки, на нашу думку, має бути орієнтованим на автомобільний транспорт. Поясненням цьому може бути той факт, що переважна більшість генеральних вантажів надходять з країн ЄС: близько 44% котлів, машин, апаратів і механічних пристроїв; понад 30% наземних транспортних засобів, крім залізничних; 32% полімерних матеріалів і пластмас; 23% їстівних плодів, горіхів і цитрусових [2]. Незамінними є вантажні автомобілі і у перевезеннях текстильних виробів з даного регіону, паперу та картону, а, також, частини продукції хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості.

Використання потужностей залізничного транспорту є виправданим у забезпеченні імпорتنих надходжень в Україну руд, шлаків та золи в основному з Росії; солі, сірки, штукатурних матеріалів і цементу з таких країн СНД, як Росія, Казахстан, Молдова та Білорусь; значної частини енергетичних матеріалів, нафти та продуктів її перегонки у спеціальних залізничних вагонах з Росії та Казахстану. Більш орієнтованим на залізничні перевезення є і імпорт чорних металів, оскільки основні поставки всіх товарних позицій даної групи здійснюються з країн СНД та в меншій мірі з країн Азії. Водночас, імпорт з європейських країн продукції чорної металургії з вищим ступенем обробки доцільніше здійснювати потужностями автомобільного транспорту.

Слід також зазначити, що значення автомобільного та залізничного транспорту у транспортуванні імпортованих вантажів до нашої країни повинно зростати і у комбінованих перевезеннях: як доповнюючих до морського транспорту. До того ж, доставка певної частини імпортованих товарів, насамперед готових харчових продуктів та вартісного обладнання, може бути зорієнтована на авіатранспорт.

Дослідження транспортної характеристики зовнішньої торгівлі країни з метою визначення потреб у її транспортному забезпеченні повинно включати і аналіз динамічних зрушень у географічній і товарній структурі експортних та імпортованих товаропотоків, що дозволить виявити сегменти національного ринку транспортних послуг, до яких потрібно застосовувати заходи пріоритетного розвитку. З огляду на структурні зрушення у географії та товарній структурі зовнішньоторговельних потоків України, очевидно, що їх транспортне забезпечення повинно характеризуватись збільшенням автомобільного та повітряного транспорту та зміщенням акценту із залізничних перевезень на доставку вантажів морем.

Висновки. Отже, характеристика зовнішньої торгівлі України з точки зору її транспортного забезпечення свідчить, перш за все, про позитивну динаміку, що зумовлює потребу у нарощенні обсягів перевезень експортних та імпортованих вантажів. Особливості географічної структури вітчизняного експорту та імпорту товарів визначають пріоритетні позиції залізничного, морського та автомобільного транспорту у їх транспортуванні. Така ситуація підтверджується і спеціалізацією українських експортних потоків на масових вантажах. Вагоме місце автомобільний та повітряний транспорт повинні посідати у транспортуванні імпортованих товарів, серед яких збільшується питома вага високотехнологічної готової продукції.

Джерела та література:

1. Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами за 1998-2010 рр. : [Електронний ресурс] / ред. О. Г. Осауленко; Держ. ком. статистики України. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2007 рік : стат. бюлетень / Держ. ком. статистики України. – К. : ДП “Інформаційно-аналітичне агентство”, 2008. – 98 с.; Зовнішня торгівля України товарами за 2008 рік : [Електронний ресурс] : експрес-вип. / ред. О. Г. Осауленко; Держ. ком. стат. України. – К., 2009. – № 24. – 22 с. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2009/0209/24_pdf.zip.
3. Зовнішня торгівля України товарами за 2010 рік : [Електронний ресурс] експрес-вип. / ред. О. Г. Осауленко; Держ. ком. стат. України. – К., 2011. – № 25. – 11 с. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2009/0209/24_pdf.zip.
4. Назаренко В. М. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности / В. М. Назаренко, К. С. Назаренко. – М. : Центр экономики и маркетинга, 2000. – 508 с.
5. Экономика и организация внешнеторговых перевозок : учеб. / под ред. К. В. Холопова. – М. : Юрист, 2000. – 684 с.

Хмара М.П.

УДК 339.923.061.1 ЄС: 330.341.1

ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНІ КЛАСТЕРИ У ПІДВИЩЕННІ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНИ

Актуальність теми дослідження. Створення інноваційно-технологічних (високотехнологічних) кластерів є новою формою об'єднання підприємств та організацій, що зумовлюється глобалізаційними тенденціями розвитку світової економіки (глобальної економіки). Високотехнологічний кластер становить унікальну комбінацію фірм та організацій, які інформаційно-технологічно пов'язані між собою та географічно локалізовані. Їхня діяльність спрямована на розширення техніко-технологічних можливостей учасників та підвищення рівня економічного розвитку пріоритетних видів виробництва.

Об'єктом дослідження є особливості становлення та функціонування високотехнологічних кластерів у світовій економіці.

Предмет дослідження - теоретичні питання формування та функціонування високотехнологічних кластерів в Україні.

Виникла необхідність наукового осмислення суті кластеру з позицій цілісної системи знань про їх формування, функціонування та управління. Дослідження в сфері кластеризації спираються на фундаментальні роботи відомих вчених-економістів, наприклад А. Вебера і його теорію промислової дислокації [22] та теорію “індустріальних округів” А. Маршалла [19]. Це були перші спроби пояснити економічну природу кластерів відомими економістами. Але деякі вчені-дослідники кластерів знаходять ще більш глибокі коріння даного явища, наприклад, праця Вон Тумена .

Французький вчений Франсуа Перру, автор теорії полюсів зростання та основоположник теорії регіонального зростання, стверджував, що для того щоб зрозуміти джерела економічного зростання і змін, аналітики повинні акцентувати свою увагу на ролі галузей промисловості, які швидко розвиваються, на тих галузях, які домінують над іншими секторами завдяки своїм великим розмірам, значному ринковому потенціалу або своїй провідній ролі в інноваціях [18]. Інший відомий економіст Дарвент вважав, що галузі, які розвиваються швидкими темпами становлять собою так звані “полюса зростання” [13], які здатні залучати в сферу свого впливу інші фірми, визначати коло їх інтересів або управляти іншими структурами та ресурсами економіки.

Але сучасний інтерес до кластерів виник завдяки дослідженню професора Гарвардської бізнес-школи Майкла Портера, викладені в книзі “Конкурентні переваги націй” (1990). М. Портер ввів в економічну